MOON

PÄÄEDUSTAJA SUOMESSA

P. SIDOROW S.K. O/Y Auto-Osasto

E. ESPLANADINKATU 14 - PUHELIN 12.

PUOLTOLAUSE

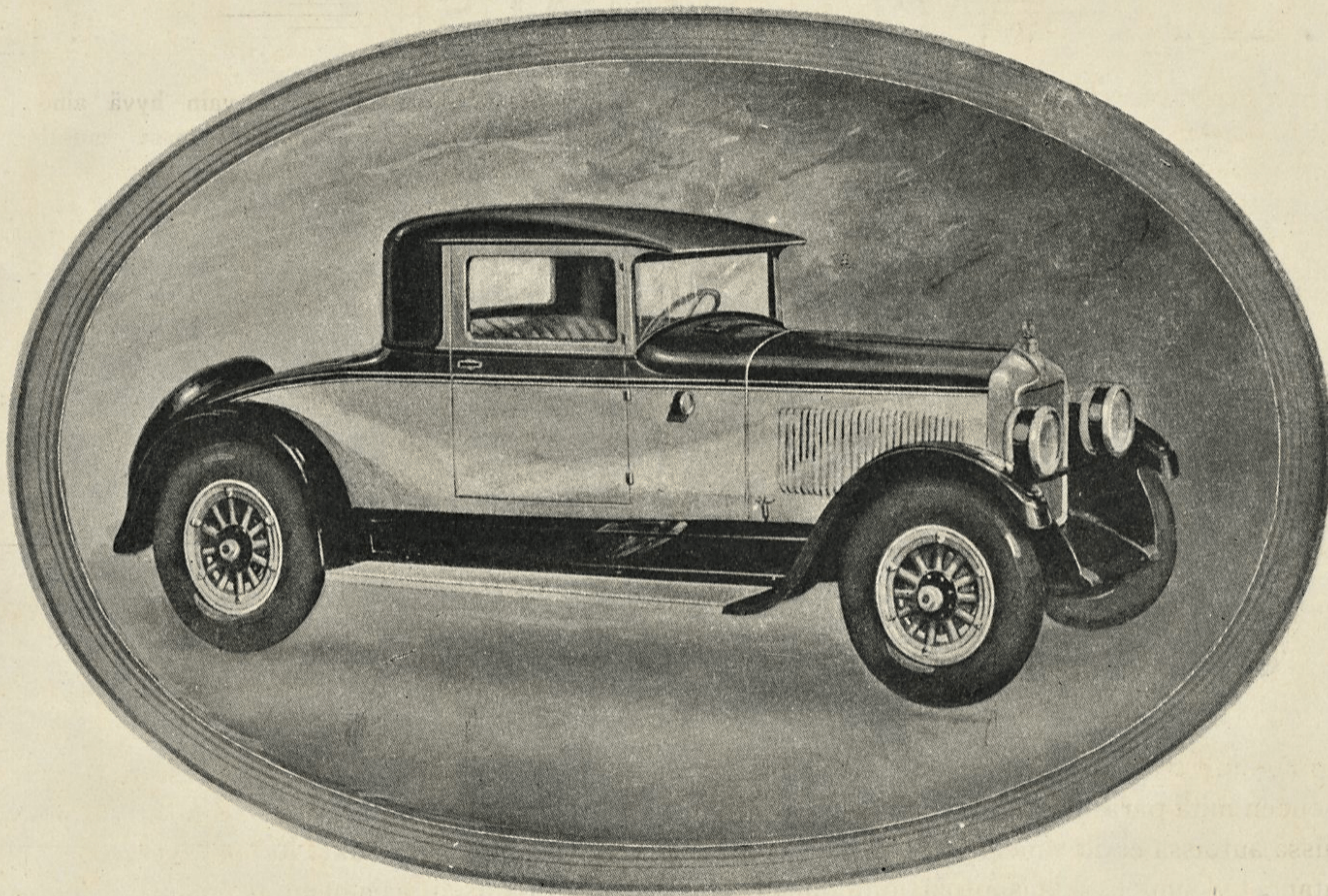
Kun nyt Moon tehdas katselee takaisin menestysrikkaaseen 20-vuotistoimintaansa, voi se samalla iloita eräästä uudesta menestyksestä, joka on saavutettu kahden vuoden keskeytymättömien tarkkojen kokeilujen jälkeen ja jonka muodostaa uusi Moon malli, 6/60, joka nyt riemujuhlan johdosta tekee tuloansa myös Euroopan markkinoille.

Suunniteltaessa Moon 6/60 ovat Moon'in suunnittelijat erikoisesti koettaneet saada tämän uuden amerikkalaisen vaunun täyttämään myös ne vaatimukset, jotka Euroopan markkinoilla asetetaan autoon, silloin kun tulee kysymykseen sen ajo-ominaisuudet ja mukautumiskyky eri tieolosuhteisiin.

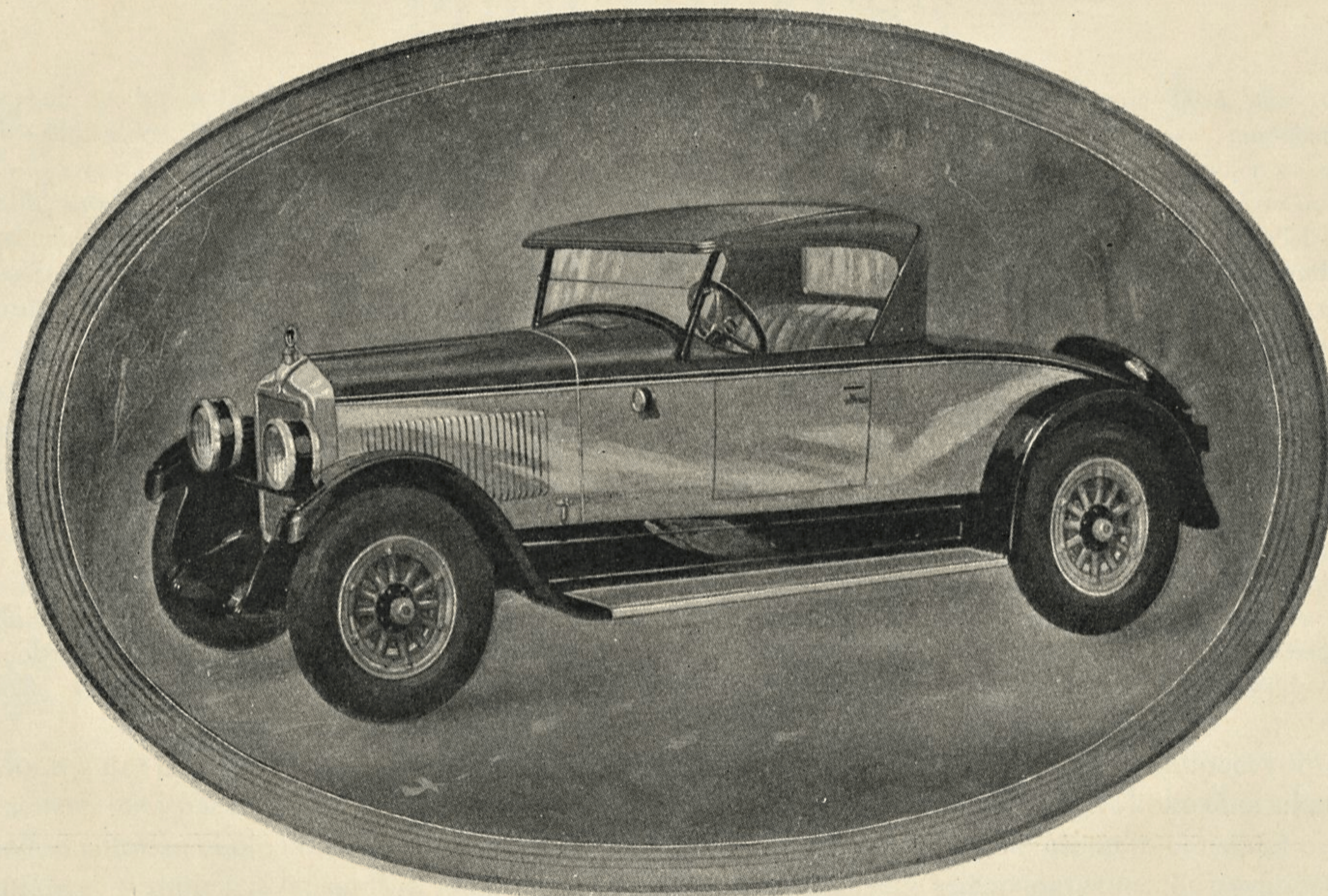
Täyttääkseen nämä huomattavat vaatimukset on Moon tehdas hyvin älynnyt, että tätä ei saavuteta huokeahintaisella aineella eikä ulkonaisella hienoudella, vaan on tehdas nytkin kuten aikaisemminkin ollut tietoinen siitä, että vain hyvä aine yhdessä täysipitoisen rakenteen kanssa muodostaa vääjäämättömät edellytykset hyvien vaunujen rakentamiselle. Moon tehdas ei ole sentähden pelännyt kustannuksia, jotta uudesta Moon 6/60:stä tulisi todella ensiluokkainen auto. Niinpä se on varustanutkin vaunun, hydraulisella nelipyörä jarruilla, puurunkoisella vaunukorilla, Delco-sähkölaitteella, Ross-ohjausjärjestelmällä y. m.

Korkeista valmistuskustannuksista huolimatta Moon tehtaitten uusi malli 6/60, kuitenkin voidaan myydä kohtuhintaan, mikä seikka saa selityksensä siitä suuresta menestyksestä, joka Moon-autoilla on ollut heti alusta alkaen ja yhä edelleen on maailman markkinoilla. Selvän ja erittäin tärkeän tekijän tässä suhteessa muodostaa sitäpaitsi myös se seikka, että Moon tehdas työskentelee yksinomaan omalla pääomalla minkä kautta kalliit korot välttyvät.

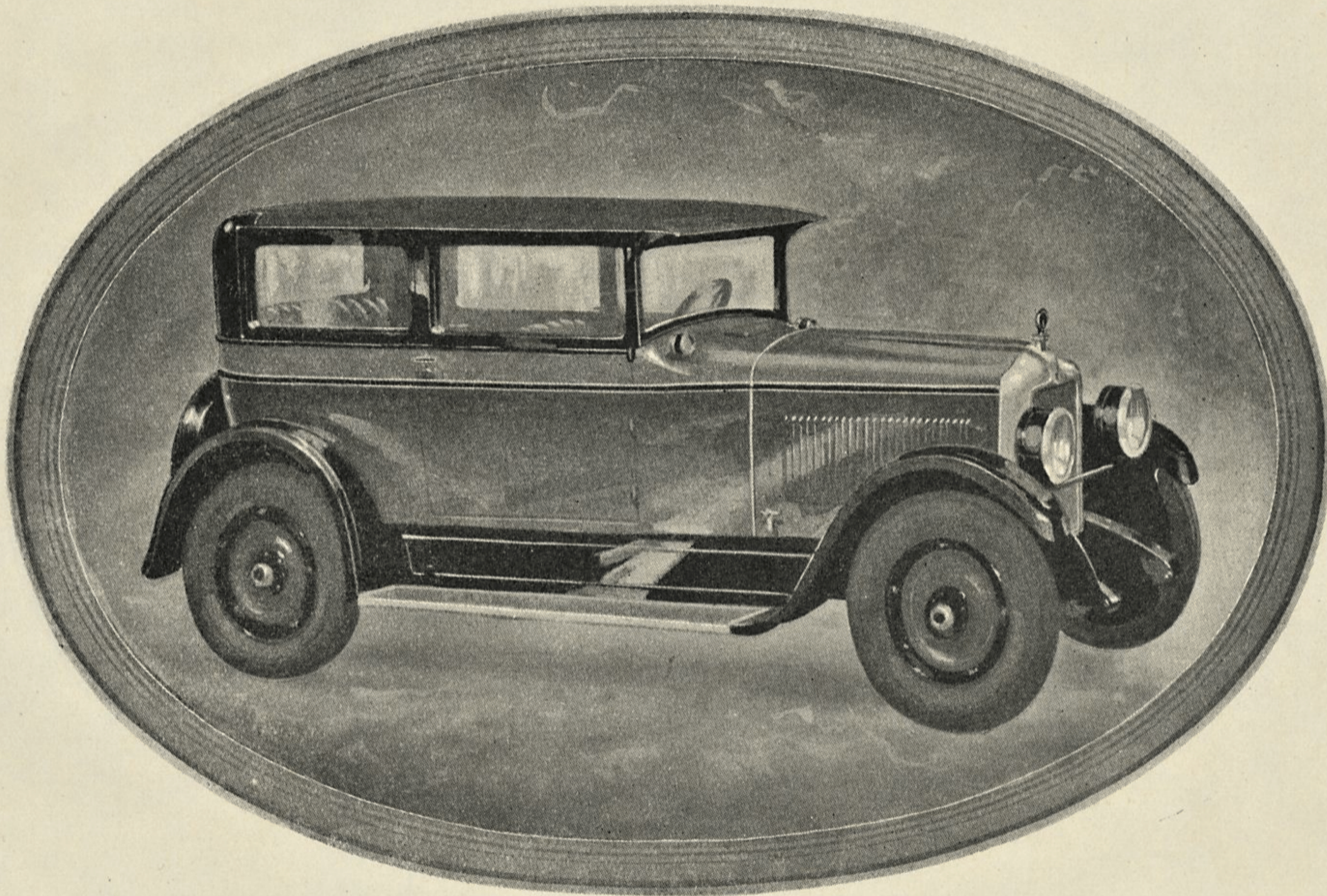
Moon-autot ovat olleet Suomessa käytännössä jo kolme vuotta, ja ovat ne sinä aikana ehtineet voittaa itselleen mitä parasta mainetta ja johtavan aseman. Tämä taas on johtunut siitä, että koko tänä aikana näissä autoissa ei ole ilmennyt yhtään häiritsevää vikaa, mistä seikasta kaikki Moon'in omistajat ovat antaneet yksimielisiä lausuntoja, joita mielellään lähetetään jokaiselle asiaan innostuneelle pyynnöstä.



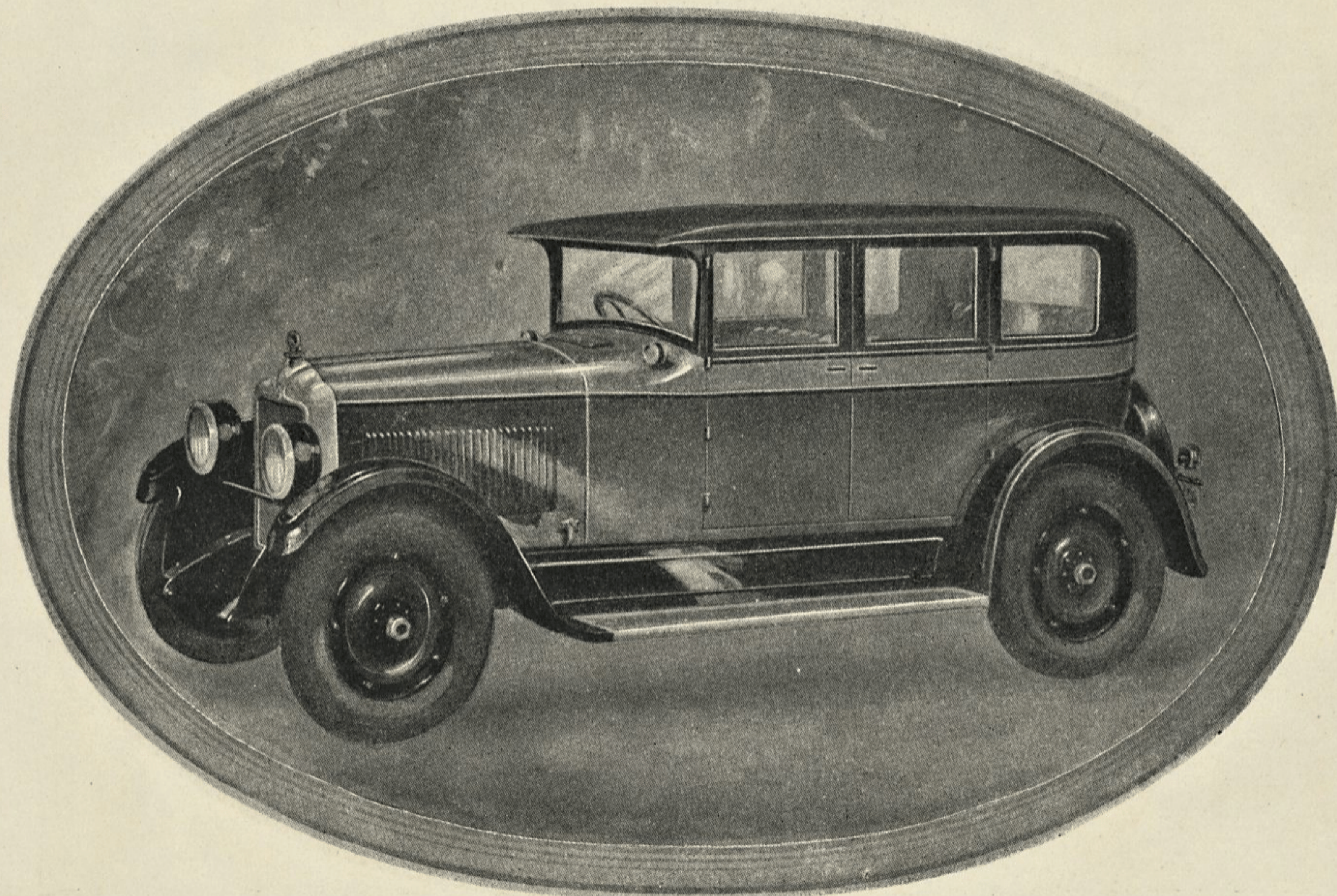
Cabriolet-Roadster



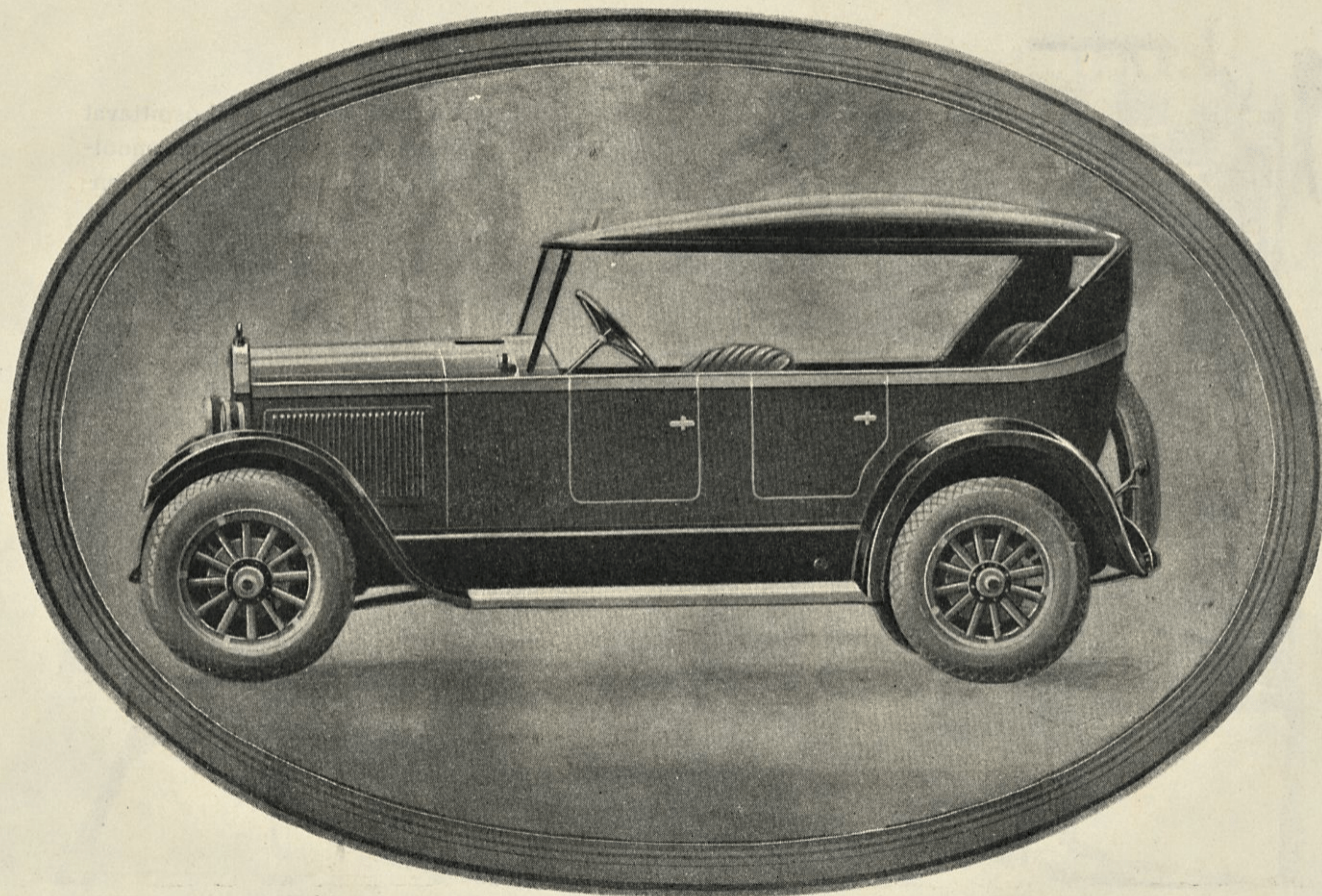
Roadster



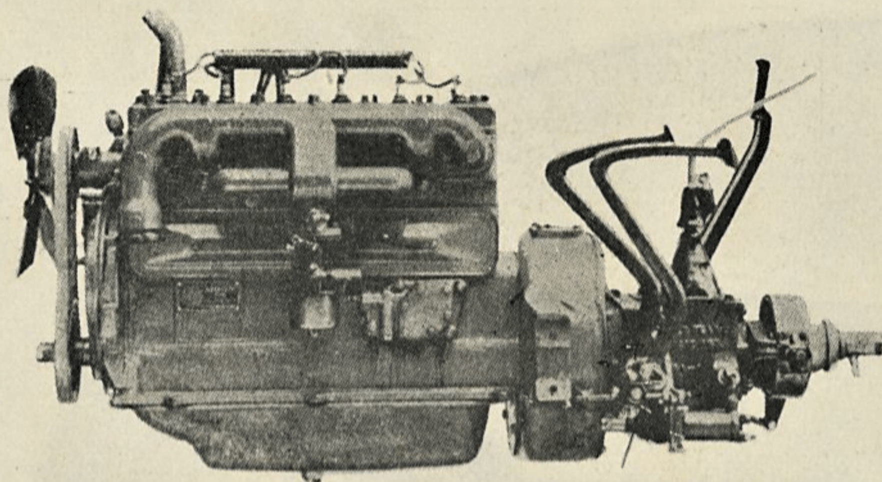
Brougham



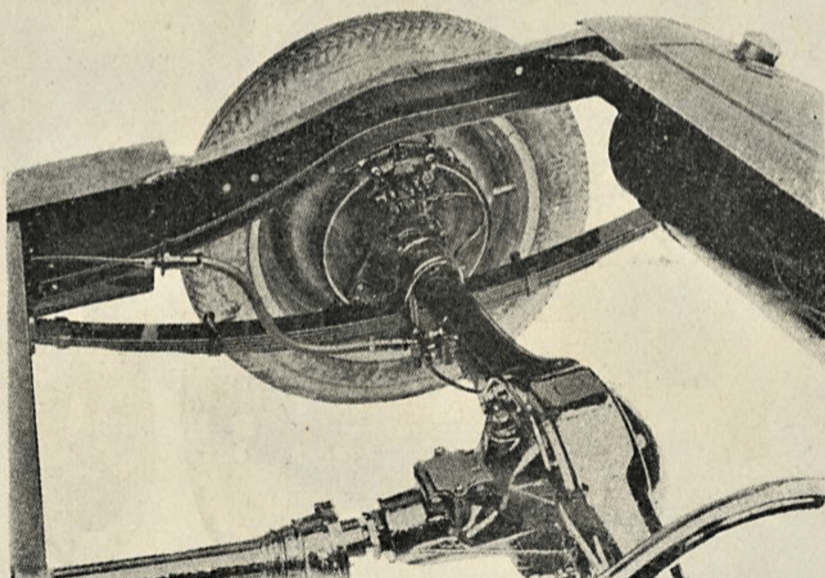
4-ovinen Sedan

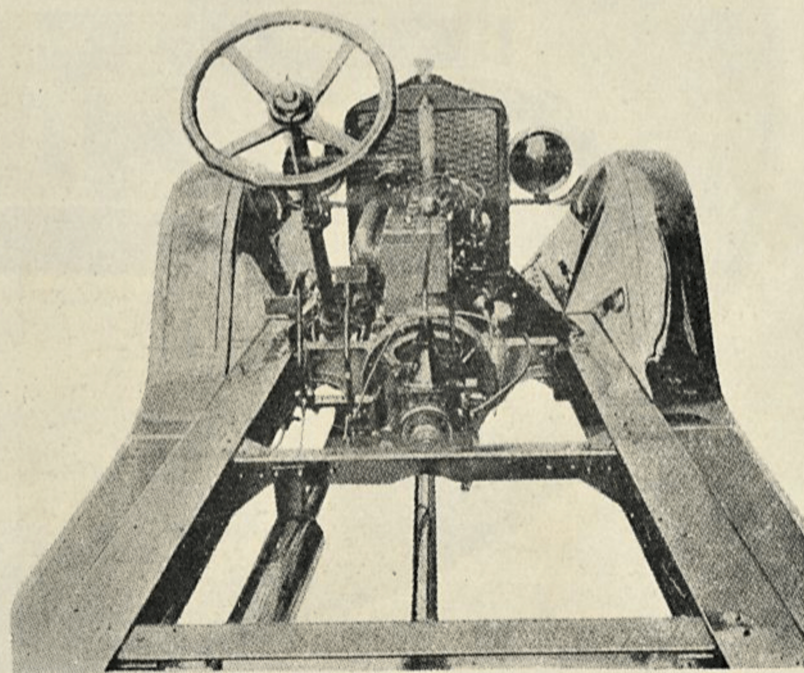


Touring

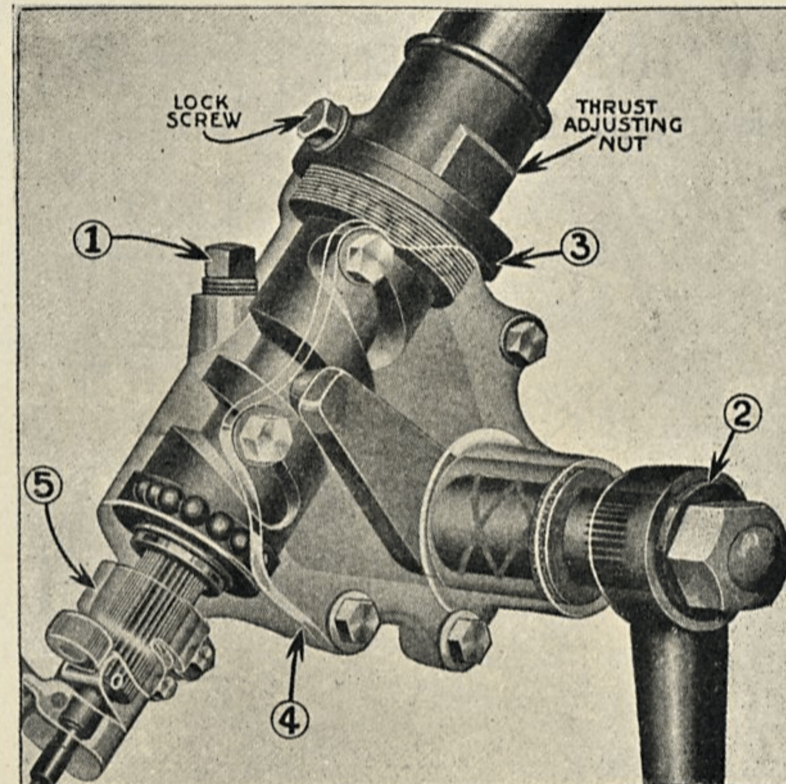


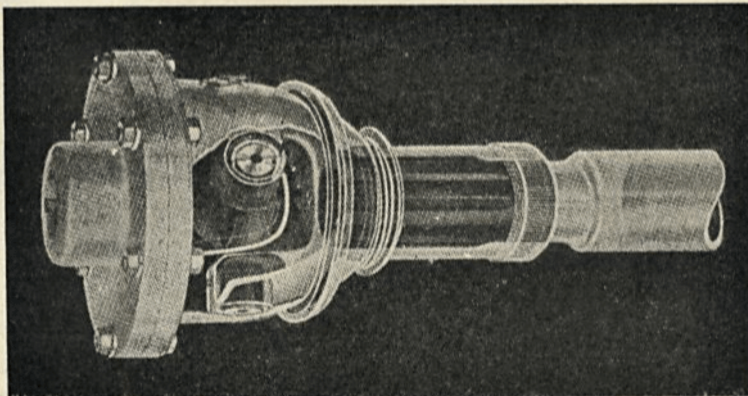
Vieressä olevat kuvat osoittavat Moon 6/60:n luotettavan moottorin sekä voimakkaasti rakennetun rungon.

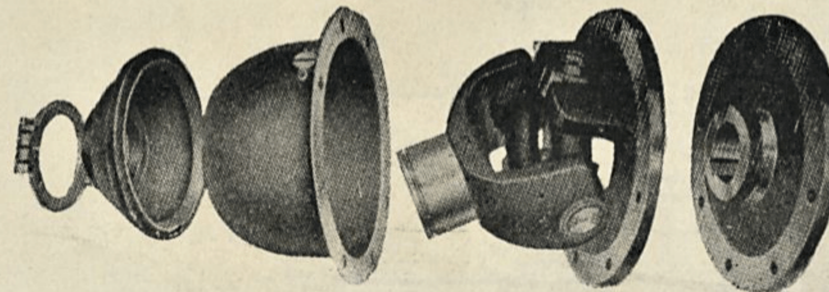




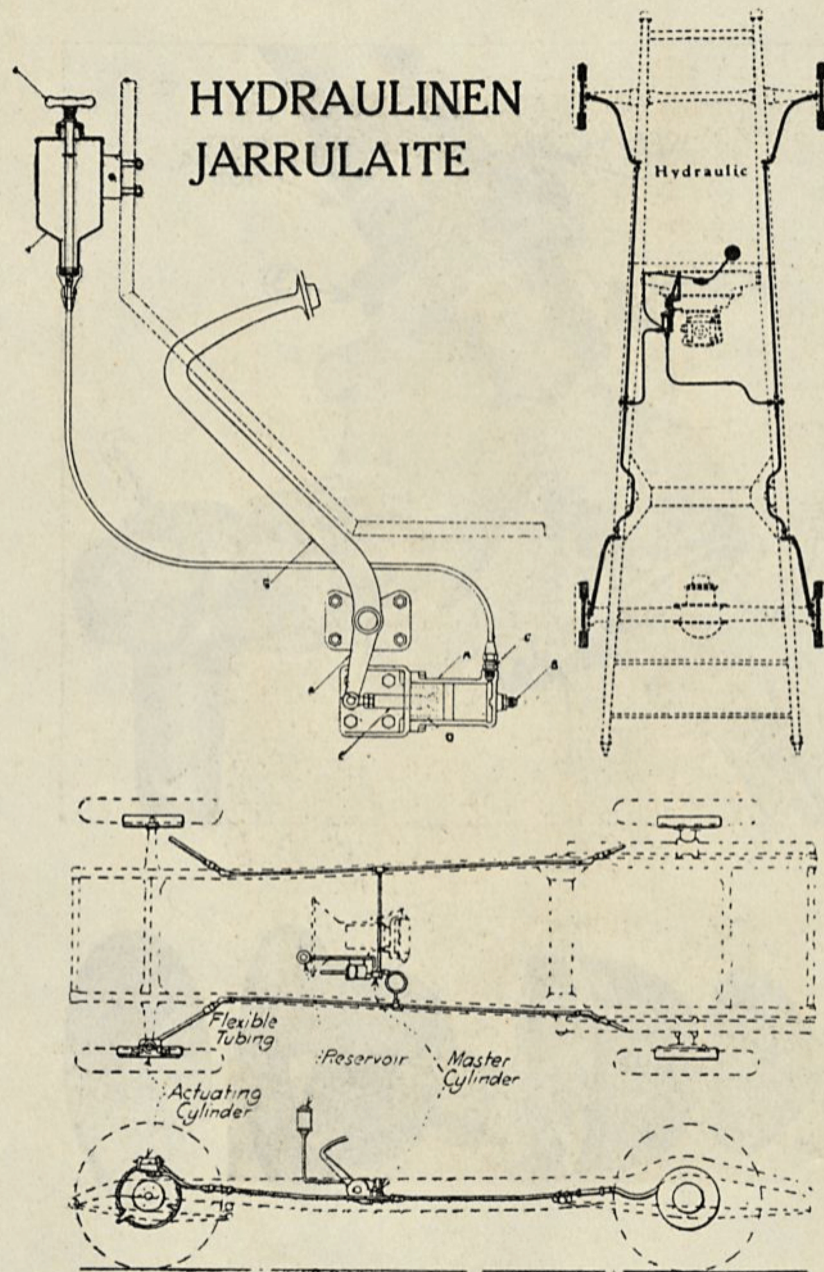
Moon 6/60:n kardan-universaalikytkin on kokonaan päällystetty ja niinmuodoin suojattu kuraa, santaa ja pölyä vastaan. Erikoista huomiota ansaitsee myös nerokkaasti rakennettu ja luotettava ohjauslaite.







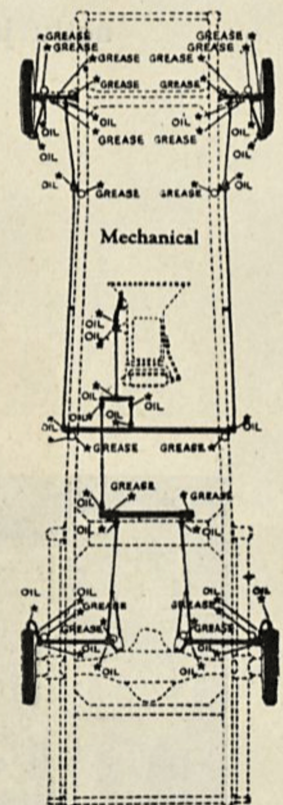
HYDRAULINEN JARRULAITE



Että MOON'in hydraulisella jarrujärjestelmällä on huomattavia etuja tähän viereen kuvattuun mekaaniseen jarrujärjestelmään nähden, käy selvästi ilmi jo nopean vertaamisenkin kautta. Tarvitsee vain mekaanisessa jarrujärjestelmässä panna merkille esim. nuo lukemattomat väliköydet ja taipeet, mitkä vaativat huolellista ja vaivaloista tarkastelua ja mitkä siitä huolimatta aiheuttavat häiritsevää räminää. Hydraulisessa jarrujärjestelmässä ei sitävastoin ole välitukea eikä taipeita, ei siis vaivaloista jälkitarkastelua eikä häiriötjä.

MOON'IN

hydraulista jarrujärjestelmää on kolmen vuoden aikana perusteellisesti kokeiltu maassamme ja tällöin saanut jakamatonta kunnioitusta osakseen.



Mekaaninen jarrutusjärjestelmä.


2

„MOON” 6/60, vuoden 1927 mallia.

SELOSTUS:

Moottori on L-mallinen 6-syl. „Continental”. Mitat 73×120.5. Männän iskun tilavuus 3.02 lt. Jarrutettuja hevosvoim. 47. Irroitettava sylinterinkansi. Venttiilit erikoisteräksestä. Jäähdytysvesi ympäröi jokaisen venttiili-istukan.

Männät ovat valuraudasta ja varustetut kolmella mäntätiivisteellä, joista yksi on öljyä säätävä.

Kiertokanget ovat valmistetut mitä huolellisimmin parhaasta erikoisteräksestä. Keskiöitten etäisyys 228.6 m/m. Tästä näin suurelle moottorille merkityksellisestä kiertokankien huomattavasta pituudesta johtuu, että hankaus sylinterien seiniä vasten on vähäistä ja moottorin käynti tasaisempaa.

Mäntätapit ovat ontot ja kiinnitetyt mäntään sekä varustetut fosforipronssipusningeilla. Läpimitta 23.8 m/m.

Kampiakseli on 4-laakerinen. Päälaakeri 53.9 m/m. Kiertokangenlaakeri 50.8 m/m.

Voitelu. Painevoitelu hammaspyöräpumpun avulla, jota käyttää kampiakseli ruuvipyörän välityksellä sekä öljyn syöttö kaikkiin kampiakselin-, kiertokangen- ja nokka-akselinlaakereihin sekä ketjuun, joka käyttää nokka-akselia.

Sytytysjärjestelmä. „Delco”.

Käyntiinpano- ja valaistuslaitteet kumpikin erikseen, „Remyn” valmistetta. Akkumulaattori U. S. L. 6 volt. 110 amp.

Kaasuttaja „Carter”. Bensiininsyöttö, vakuumijärjestelmä.

Jäähdytys tapahtuu keskipakoispumpun avulla, joka järjestää vedenkierron jäähdyttäjän ja sylinterien vesivaippojen välillä. Jäähdyttäjä on kennomallia.

Kytkin on yksinkertainen kuiva yksilevykytkin, Borg & Beckin hyväksitunnettua valmistetta.

Vaihteet 3 nopeutta eteen- ja yksi taaksepäin, Warner Gear Co:in hyväksitunnustettua tekoa. Vaihdekanki on lukittava.

Kardaaniakseli on putkimallia, parhaasta erikoisteräksestä, läpimitta 2″. Näin huomattavan paksu akseli estää heilumisen vauhdikkaammin ajettaessa.

Takasilta on „Semifloating” mallia. Akselihylsyt ovat puristetusta teräksestä. Kardaanivetopyörä on laakeroitu kahdesta kohdin.

Voimansiirto on „Hotckiss”-mallia.

Resoorit puolikaarevat edessä ja takana. Eturesoorit 88.5 c/m pituiset, takaresoorit 132.5 c/m pituiset, leveys 4.9 c/m, Silico Mangani parasta saatavissa olevaa jousiterästä. Resooripultit $^5/_8$″ läpim.

Jarrut ovat hydrauliset „Lockheed” mallia vaikuttaen jokaiseen neljään pyörään. Hydraulisen lain perusteella jakautuu paine tasaisesti, joten sama jarrupaine aina vaikuttaa täsmällisesti jokaiseen pyörään ja loppuu jarrun vaikutus heti, kun jarru-

poljinta ei enää paineta. Jarrutus ei siis vaikuta ollenkaan ohjaukseen, ei edes äkkinäisissä käännöksissäkään. Nämä jarrut ovat siis erikoisen varmoja, erittäin siitäkin syystä, että koko jarrutuslaite toimii täydellisesti ilman minkäänlaisia peräänantavia tukia, silmälläpitoa ja voitelua. Käsijarru on mekaaninen ja vaikuttaa välivaihdon kelaan.

Etuakseli on taottua I palkki terästä.

Ohjausvaihde. Simpukka, ruuvin muotoinen, vaihtelevalla nousulla, jossa kartiomainen tappi liikkuu ylös ja alas säätövivussa ohjauspyörää kierrettäessä. Simpukka on laakeroitu kahden kuulalaakerin väliin, joihin kohdistuu akselin sekä pitkittäis- että poikittaispaine. Tällainen ohjausvaihde on erittäin helppohoitoinen ja suojelee ohjauspyörää kaikenlaisilta sysäyksiltä. Ohjauspyörä on pähkinäpuusta, läpim. 17".

Alustankehys on puristettua terästä, erittäin vahva, varustettu viidellä poikkituella, joista yksi on putken muotoinen. Korkeus 156 m/m, aineen vahvuus 4 m/m.

Pyörät. Standarttimalleissa umpinaiset kiekko- ja urheilumalleissa tykistöpyörät (puupuolilla).

Kumit Pallorenkaat (Balloon), matalapaine 29×4.75 standarttimalleissa ja 29×4.95 urheilumalleissa.

Akselien väli 2,800 m/m.

Suurin nopeus 105 kilometriä tunnissa. $7^3/_4$ sekunnissa saadaan 7 kilometristä nopeus nousemaan 45 kilometriin tunnissa.

Bensiininkulutus noin 11 ltr. 100 kilometrillä ajettaessa tasaista maantietä.

Mallit. Touring, Roadster, Brougham, 4-ovinen Sedan sekä 2- ja 4-ovinen Urheilu-Sedan.

Standarttivarusteet. Kaksi valonheittäjää, taka- ja parkerauslamput, kojelamppu, nopeus- ja kilometrimittari, öljy- ja amperimittari, „Choke" bensiinimittari, sähkömerkinantotorvi, 4 kumia, varavanne pitimineen, väkivipu, ilmapumppu, täydellinen työkalukokoelma, vaihdelaatikon lukko, torpedon ventilaattori. Ohjauspyörän keskustaan on montteerattu merkinantotorven nappi sekä kaasu-, valaistus- ja sytytyslaitteitten säätövivut.

2- ja 4-oviset Urheilu-Sedan vaunut ovat sitäpaitsi varustetut vielä: Pyrolator öljynpuhdistajalla, jäähdytysveden lämmönvakaajalla, kaasuttajan ilmanpuhdistajalla, moottoriöljyn jäähdytyslaitteilla, automaattisella tuulilasin puhdistajalla, kuvastimella, jäähdyttäjän kannella koristeineen, silkkisillä ikkunaverhoilla, huovanpitimellä sekä jalkanojalla. Kojetaulu ja ikkunapuitteet ovat maalatut pähkinäpuun värisiksi. Istuimet ovat päällystetyt samettimoareella.

Paitsi 6/60 autoja valmistaa Moon tehdas sitäpaitsi kolmea suurempaa mallia, nimittäin: Sarja A, Special Six ja 72 hv. 8 sylinteristä Diana-autoa.

Oikeus yllämainitun erikoisluettelon muutokseen pidätetään.



OFLUND & PETTERSSON